

Salén-Nytt

Nr 2 Mars 1975 — Årg 8



"Tor Britannia" i trafik 21 maj. Prinsessan Christina inviger terminal

Om ingenting oförutsett inträffar kommer "Tor Britannia", Tor Lines nya, väldiga passagerarfartyg, att levereras fredagen den 16 maj. Det är tre veckor senare än den först planerade leveransdagen, en försening som orsakats av uppskjutna leveranser av utrustning.

Efter leveransen i Lübeck den 16:e går "Tor Britannia" först till Malmö, där ett större antal gäster från massmedia, resebyråer och andra embarkerar för att följa med till hemmahamnen Göteborg, dit fartyget anländer den 18:e. Naturligtvis blir det festligt värre i Göteborg den dagen men tyvärr kan vi ännu inte avslöja alla detaljer om programmet. Så mycket kan dock sägas, att allmänheten kommer att kunna se "Tor Britannia" på eftermiddagen den 18:e och på kvällen samma dag bjuds alla Tor Linare på fest ombord. På annandagen blir det sedan familjevisning av fartyget.

Onsdagen den 21 maj avgår "Tor Britannia" till Felixstowe, är åter i Göteborg den 23:e kl. 13.00 och har därmed fullbordat sin första ordinarie resa. Fyra timmar senare avgår fartyget på sin första segling till Amsterdam.

Tre nya terminaler

Tre nya terminalbyggnader kommer att stå klara i samband med "Tor Britannias" jungfruresa. Terminalen i Amsterdam invigs av Prinsessan Christina, Fru Magnusson, som även är med på premiärresan till Amsterdam. I Felixstowe förrättas invigningen av den nya terminalen där av skeppsredare Torkel Carlsson, Transatlantic. Hemmahamnens nya terminal invigs av kommun fullmäktiges i Göteborg ordförande Lennart Ström. Göteborgsterminalen har f.ö. redan tagits i bruk.



Tor Lines nya terminal i fem våningar i Göteborg.

Foto: Per-Olow.

"Sea Scape" levererad

T/T "Sea Scape", det andra tankfartyget i Kockums långa serie av 350.000-tonnare, levererades den 19 mars till ett partrederi med Salénrederierna AB som huvudintressent. En månad tidigare, närmare bestämt den 13 februari, namngavs fartyget av fru Eva Salén (maka till Sven H Salén). Namngivningen gynnades, som framgår av bilden, inte av det allra bästa väder, men stämningen vid tillfället och de efterföljande festiviteter var detta till trots den allra bästa.

Leveransen av "Sea Scape" föregicks av sedvanlig provtur i Nordsjön. Under denna sattes fartygets avancerade utrustning för drift, navigation och lastkontroll på hårda och realistiska prov. Med på provturen var expertis från rederiet, varvet och många av underleverantörerna, förutom "Sea Scares" ordinarie fartygs- och maskinbefäl. Hela provturen förlöpte i alla avseenden väl och gav tillfredsställande resultat.

Efter avslutad provtur gick fartyget till Fosenöy nära Haugesund, för att där tills vidare läggas upp i avvaktan på en förbättring av marknadsläget för tankfart.

Visserligen är således "Sea Scape" f.n. upplagd men med hänsyn till att hon är ett av världens mest konkurrenskraftiga tankfartyg — stor kapacitet och fördelaktig anskaffningskostnad — räknar man



T/T "Sea Scape" under provturen i Nordsjön.

Foto: Kockums

med att upplägningstiden blir förhållandevis kort.

Salénrederierna AB äger 59 % av "Sea Scape" och övriga delar i huvudsak av Kockums, Transatlantic, Beijerinvest och AB Allhem.

Förutom "Sea Scape" har Saléns nu lagt upp ytterligare två tankfartyg. De är t/t "Sea Spray" om 121.000 ton och t/t "Seven Seas" om 97.000 ton vilka båda ligger i York River, Virginia, USA.



Gudmodern, fru Eva Salén, och varvschefen, Nils-Hugo Hallenborg.

Missvisande uppgifter från Fartygsbefälsföreningen

Sveriges Fartygsbefälsförenings VD sände den 19 februari en skrivelse till bl.a. sjösäkerhetsdirektören och kommunikationsdepartementet, vari påpekades att Salénrederierna sände en extrastyrmann, som endast varit till sjöss 38 dagar, till tjänstgöring ombord i ett av rederiets kylfartyg. Skrivelsen kom till Dagens Nyheters kännedom och gav upphov till artiklar på framträdande plats i denna och andra tidningar.

Då det i skrivelsen från Fartygsbefälsföreningen finns flera uppgifter som inte återspeglar verkliga förhållanden, lämnas här de uppgifter som legat till grund för rederiets ställningstagande vid placeringen av den extra 3:e styrmannen. Vi kallar i vår redogörelse nedan styrmannen för enkelhetens skull för "X".

Fartygets normala fartygsbefälsbemanning, enligt gällande lag och förordning, skall utgöras av befälhavare och 3 styrmän. X placerades i fartyget utöver denna bemanning. Före placeringen hade han 3-årig gymnasieutbildning på samhällsvetenskaplig linje och hade genomgått Kungl. Sjökrigsskolans utbildning av sjökadetter, stam, längre kurs. Denna kurs pågick under tiden 1971-06-22 till 1973-09-11 eller

26 månader och 19 dagar. Under denna tid har, enligt av Kungl. Sjökrigsskolans batexp. utfärdat intyg för X (vpl. fänrik) sjö tjänstgöringen uppgått till sammanlagt 411 dagar varav 211 dagar spec. omnämns som manöverkadett på större minsvepare och jagaren Södermanland. Före inträdet till Kungl. Sjökrigsskolan genomgick X under 18 dagar kurs i sjömansskap ombord på övningsskonerten Falken.

Efter Kungl. Sjökrigsskolan tjänstgjorde han före inträdet till kursen i koncentrerad yrkesutbildning under 33 dagar som jungman i civil sjöfart. Kursen genomgicks vårterminen 1974 vid Stockholms Sjöbefälskola med goda vitsord. X har således samma teoretiska utbildning genom sin tidigare skolutbildning och den genomgångna kursen vid Sjöbefälskolan som om han på sedvanligt sätt utbildats till styrman.

Efter ovan beskrivna utbildning har X praktiserat som extra 3:e styrmann under 5 månader och 2 dagar efter de riktlinjer som, enligt förslag till styrd styrmanspraktik överlämnats den 19 september 1973 till Sjöfartsverket och som vidarebefordrat förslaget till Befälsbemanningsutredningen. I sjöpersonalavdelningens planering för X:s fortsatta utbildning, ingår yt-

terligare tjänstgöring ombord, innan han avses tillträda ordinarie befattning, trots att han av ansvarigt befäl i fartyget där han senast tjänstgjort, bedömts som kvalificerad att tjänstgöra som 3:e styrmann i liknande fartyg.

"Killara" såld

M/S "Killara", som våren 1974 köptes av Salénrederierna från Sveriges Ångfartygs Assurans Förening för 12,5 mkr, såldes den 17 januari till Hellenic Lines Ltd., Pireaus, och levererades den 28 februari till sina nya ägare. Köpeskillingen motsvarar cirka 25 mkr.

"Killara" byggdes 1966 på Eriksberg för Transatlantic. På sin jungfruresa blev hon fast i Suezkanalen under sexdagarskriget och ligger fortfarande kvar i kanalen.

Ett lyckosamt 1974 för Salén & Wicander-gruppen

Salén & Wicandergruppens snabba volyms- och resultatmässiga utveckling under senare år kom ej heller av sig under 1974 trots alla orosmoln inom bilindustri, flyg, sjöfart och varvsindustri.

Omsättningen efter korrektion av internfakturerade ökade till 220 mkr (1973: 158 mkr) och en på motsvarande sätt korrigerad vinst efter planenliga avskrivningar och räntor ökade till 24,5 mkr från 16,2 mkr år 1973. Resultaten är ej helt jämförbara eftersom under året övertagna företag regelmässigt ingår med hela årsvinsten. Elimineras detta ur jämförelsen kvarstår ändå en 25-procentig resultatsförbättring.

Den i moderbolaget Salén & Wicander AB redovisade vinsten 23,2 mkr har bl.a. disponerats för ökning av lagerreserven med 4,2 mkr till 24,8 mkr samt i form av ett koncernbidrag på 16,6 mkr överförs till Salénrederierna.

De tunga posterna i gruppens resultat utgöres av de marina produkterna och bilimporten som vardera svarar för cirka 30 %. (Bilimporten ökade antalsmässigt med nästan 50 %.) Verkstadsrörelsens resultat motsvarar cirka 15 % av totalresultatet och agenturverksamheten liksom tekniska avdelningens royaltyinkomster vardera c:a 10 %. Verksamheten har också burit en fortsatt teknisk utveckling av nya produkter motsvarande en investering av 2,7 mkr.

Omsättningen i Cargolux ökade från \$ 15 till \$ 25 milj. och består delvis av ökade tariffer p.g.a. ökad bunkerkostnad men också av en 17-procentig ökning av produktionen till cirka 170 milj. tonkm. Reellt har CL-44-aktiviteten minskat med 15 %, vilken dock övertagits av under året

ökad DC8-kapacitet, en DC8-55F under hela året och ytterligare en DC8-63F från medio av oktober. S&W:s andel av resultatet i Cargolux utgör preliminärt 0,3 mkr, ett högst tillfredsställande resultat under ett för flyget bekymmersamt år.

Cargolux bygger ny hangar



Cargolux bygger för närvarande en ny hangar vid Luxembourg Airport avsedd för företagets flotta av CL-44:or och DC-8:or. Nyligen körde den första maskinen, en CL-44, in i hangaren för periodisk inspektion. På bilden ses planet med öppen swingtail.

1974 bra år för Salénrederierna

Salénrederiernas bokslut för 1974 fastställdes den 21 mars av styrelsen. Koncernresultatet, som inkluderar Göta-verken, Salén & Wicander samt andel i Tor Line, redovisas i sammandrag nedan. Uppgifterna innefattar ej Saba/Dagab, eftersom Salénrederiernas andel numera understiger 50 %.

Resultat före bokslutsdispositioner och skatt	+ 297	+ 211	+ 41 %
Avskrivningar utöver plan	- 25	- 74	
Upplösning av reserv vid försäljning av anläggningstillgångar	+ 83	+ 30	
Avskrivningar på nybyggnadskontrakt	- 278	- 57	

Styrelsen föreslår att dispositionsfonden i moderbolaget, f.n. uppgående till 75 mkr, nedsättes med 50 mkr, varav 47,7 mkr överföres till konsolideringsfonden. Resterande 2,3 mkr jämte balanserad vinst, 0,9 mkr och årsvinst 4,8 mkr, tillhopa 8,0 mkr, föreslås disponeras för avsättning till skuldregleringsfonden med 0,5 mkr och för ut-

delning med 7,5 mkr motsvarande 10 kronor per aktie.

Konsolideringsfonden uppgår efter föreslagen överföring till 157,7 mkr och täcker därmed hela bokförda värdet av aktierna i AB Göta-verken.

Som ett led i pågående omstrukturering av koncernens verksamhet innebärande bl.a. att rederirörelsen samlas i ett dotterbolag, föreslår styrelsen att moderbolaget ändrar namn från nuvarande Salénrederierna AB till Saléninvest AB och att nuvarande Rederi AB Rex övertar namnet Salénrederierna AB. För namnändringen avhålls extra bolagsstämma den 23 april. Ordinarie bolagsstämma äger rum i Stockholm den 28 maj.

	1974	1973	
Omsättning	3.716	3.083	
Rörelseresultat före avskrivningar	+ 529	+ 380	+ 39 %
Avskrivningar enligt plan	- 159	- 131	
Rörelseresultat efter avskrivningar	+ 370	+ 249	+ 49 %
Kursdifferenser	- 88	- 42	
Finansnetto	+ 7	- 50	
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	+ 289	+ 157	+ 84 %
Resultat av försäljning av anläggningstillgångar	+ 7	+ 89	
Övriga extraordinära poster	+ 1	- 35	

Utställning i Pyongyang

Ett antal större svenska företag deltar under tiden 3-12 april i en separat svensk industriutställning i Nordkoreas huvudstad Pyongyang. Bland utställarna märks Salén-

konsernen med representanter från shippning, varv samt fartygs- och hamnutrustning. Utställningen är arrangerad i Exportrådets regi.

DAGAB – en av tre stora i dagligvaruhandeln

Alltsedan 20-talet har en icke oväsentlig del av Saléns verksamhet varit koncentrerad till det som idag oftast går under benämningen livsmedelssektorn, d.v.s. transporter, distribution och försäljning av livsmedel. Under de första årtiondena handlade det mest om bananer inom ramen för Banan-Kompaniets verksamhet, men efterhand breddades verksamheten och omfattar idag i stort sett alla typer av livsmedel.

En betydande expansion och strukturförändring av livsmedelssektorn ägde rum dels 1972, då Johnsons och Saléns gick samman i J S Saba AB, samt dels 1973 genom bildandet av DAGAB. Saba är tämligen välkänt för Salén-Nytts läsekrets genom tidigare artiklar, medan DAGAB däremot torde vara en anonym storhet för de flesta av läsarna. Vi har därför bätt chefen för DAGAB:s detaljhandelssektion, direktör Nils Eric Näslund, om en redogörelse för DAGAB, vilken följer här nedan.

Den svenska dagligvarumarknaden

Den svenska dagligvarumarknaden är av mycket stor omfattning. Som konsument har vi samtliga anledning att ganska ofta köpa livsmedel och andra produkter som vi använder i vår konsumtion dagligen. Man brukar kalla sådana snabbbrörliga konsumtionsvaror för dagligvaror som en samlande beteckning.

Att dagligvarumarknaden omsätter mycket pengar förstår vi bara av det enkla faktum att så pass stor del av vår hushållsbudget går åt till att köpa livsmedel, och faktum är att livsmedelsbutikerna i Sverige svarar för mer än hälften av den totala omsättningen av hela den svenska detaljhandeln. En ungefärlig siffra pekar på att omsättningen i dagligvaruhandeln 1974 låg på ca 35 miljarder kronor.

Som konsument vet vi också att butikerna både vad gäller storlek och utseende har förändrats mycket på de senaste tio åren. Ett stort antal små butiker har fått stänga igen till förmån för stora supermarkets och stormarknader, och butiksbeståndet har reducerats till mindre än hälften sedan 1960. Man räknar med att det då fanns ungefär 25.000 livsmedelsbutiker, medan vi 1974 endast hade 10.000 kvar. Nedläggningstakten av butiker är emellertid inte lika stor nu som den var under 1960-talet, då så gott som samtliga butiker gick över från manuell betjäning till självbetjäning.

För närvarande försvinner ungefär 500 butiker per år, samtidigt som det nyetableras 200.

Samtidigt som den här nedläggningstakten pågått och vi som konsument i genomsnitt har fått längre att gå till butiken, har också allt fler kommit att tillhöra någon form av kedjebildning, antingen det nu är Konsum, ICA, Favör, VIVO, Metro etc. Flera av dessa butikskedjor är s k frivilliga kedjor. Dit räknas ICA, VIVO och Favör.

För dessa gäller att butikschefen är sin egen företagare men att han samarbetar med ett antal andra butiker och en grossist, bl a när det gäller marknadsföring och utbildning.

Den största kedjan sedan mitten av 60-talet har varit ICA, som ökat sin marknadsandel från ungefär 30 % 1965 till 37 % 1973. ICA är egentligen en s k detaljistkooperation, d v s de enskilda butiksägarna äger det grossistföretag som levererar huvuddelen av varorna till butiken. Den näst största kedjan inom dagligvaruhandeln är Konsum. Favör och VIVO är som tidigare nämnts frivilliga kedjor och skiljer sig från ICA genom att grossistföretagen inte ägs av de olika köpmännen.

Bild 1

Marknadsandelar inom dagligvaruhandeln 1973

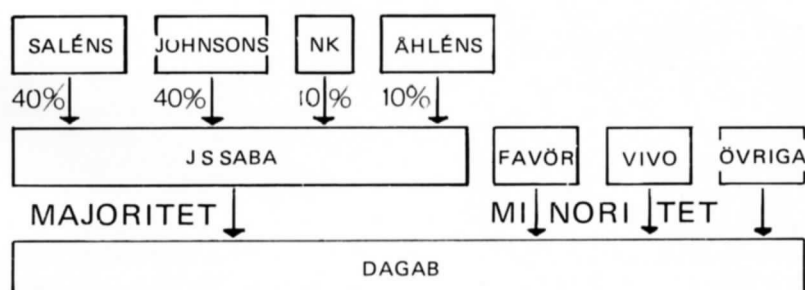
ICA	37 %
KF	29 %
Övriga, inkl Favör, VIVO, varuhusen m.fl.	34 %

Andra stora parter inom livsmedelsdetaljhandeln är Tempo/Ahléns och EPA, som numera har stora livsmedelsavdelningar på nästan alla varuhus. Det är också de två företagen som mest konsekvent har satsat på stormarknader vid sidan av KF.

Hur marknadsandelarna mellan de olika företagen fördelar sig framgår av bild 1.

Bild 2

Ägarstrukturen i DAGAB



KF har legat ungefär still på sin marknadsandel sedan mitten av 60-talet, och det innebär att gruppen "övriga" är den som har fått släppa till marknaden och som har haft en successivt sjunkande andel sedan mitten av 60-talet.

Hur och varför DAGAB bildades

Vid sidan av ICAs och KFs starka inköpsorganisationer finns den s k ASK-gruppen. ASK är en inköpsorganisation för helt fristående livsmedelsgrossister och bildades 1937. I begynnelsen bestod ASK av 125 företag. Genom strukturomvandling och interna företagsköp hade denna siffra reducerats till 56 år 1960 och år 1937 återstod endast 8. Dessa grossistföretag samarbetade huvudsakligen med VIVO- och Favör-kedjorna, samtidigt som man sålde varor till ett ganska stort antal helt fristående detaljister och hade stora leveranser till storköpsmarknaden, d v s restauranger, barer, skolor och övriga institutioner.

De olika ASK-företagen var familjeägda, vilket som bekant innebär stora påfrestningar vid generationsskiften. Företagen sköttes helt självständigt av sina respektive ägare och samarbetade framförallt på inköpsidan inom ASK och dessutom i en del utvecklingsfrågor.

Redan under mitten av 60-talet väcktes tanken att de kvarvarande företagen i ASK skulle gå samman till ett stort företag, som därigenom på ett effektivare sätt skulle kunna bjuda konkurrenterna ICA och KF motstånd och bli en slagkraftig leverantör till den detaljhandel som man samarbetade med.

Det visade sig emellertid vara svårt att ena de olika familjeföretagen om en gemensam lösning, samtidigt som inget av de kvarvarande företagen i ASK var så stort

att detta ensamt kunde klara av att köpa upp de övriga inom gruppen. För att genomföra detta projekt krävdes således ett mycket stort kapital. Så småningom kom också varuhuskedjorna att intressera sig för de diskussioner som pågick inom ASK-gruppen. Varuhusföretagen hade en egen distribution av dagligvaror till sina respektive försäljningsenheter, men avstånden var ganska stora och distributionen kostsam. Man sökte således efter en risk täckande distributör som kunde svara för leveranserna till de olika varuhusenheterna.

Eftersom varken KF eller ICA levererade varor till andra än sina egna butiker kom en lösning tillsammans med ASK-gruppen att framstå som betydelsefull och önskvärd.

I början av 70-talet hade Salén- och Johnsonkoncernerna bildat ett nytt företag på frukt- och grönsaksmarknaden kallat J S Saba AB. De båda rederiföretagen hade var sin frukt- och gröntorganisation, nämligen Banan-Kompaniet (Saléns) och Sandéngruppen (Johnsons). J S Saba bil-

Bild 3

DAGAB:s distributionscentraler
och snabbgrosslager



Bilden är från DAGAB Mellansverige AB:s lager i Örebro.

dades 1972 och skaffade sig snabbt en position som Sveriges ledande importör och distributör av frukt och grönsaker. Genom den tidigare nämnda blockbildningen inom handeln fanns emellertid en viss risk för en krympande marknad för Sabas distributionsorganisation.

Saba såg nu möjligheten att inträda i ett framtida "AB ASK" dels därför att företagsbildningen som sådan var intressant, dels därför att man därigenom tryckte en fortsatt avsättning för Sabas frukt- och grönsaksimport. Diskussionerna ledde så småningom till bildandet av DAGAB. Via Saba kunde finansieringen av de olika företagsköpen genomföras och idag är så gott som samtliga stora företag inom ASK-gruppen inköpta och integrerade i DAGAB-organisationen.

DAGAB idag

Den nuvarande ägarstrukturen i DAGAB framgår av bild 2. Majoriteten av aktierna i DAGAB ägs av Saba och dessutom innehåller minoritetsposter av VIVO- och Favördetaljisterna samt de tidigare ägarna till ASK-grossisterna. J S Saba ägs



Carl Erik Hedlund, VD i DAGAB

numera inte enbart av Saléns och Johnsons utan även av de båda varuhuskedjorna NK och Åhléns som innehar varsin post om 10 %.

DAGABs omsättning 1974 var 2,2 miljarder och antalet anställda 2.000. Företaget har ett stort antal distributionscentraler och snabbgrosslager och fördelningen framgår av bild 3. Samtidigt har Saba ett landsomfattande distributionsnät beträffande frukt och grönsaker (bild 4), och tanken är att Sabas distributionsorganisation inom loppet av några år skall integreras i DAGAB.

Forts. från sid. 5

Företaget strävar efter att bli en fullsortimentsgrossist inom dagligvarubranschen, vilket innebär att man till sina kunder skall distribuera så stor del av sortimentet som möjligt. Vissa varugrupper kommer inom överskådlig framtid att distribueras av andra leverantörer, t ex mejerivaror, färskt bröd och de flesta bryggeriprodukter.

På detaljhandelsidan kommer de huvudsakliga kundgrupperna att bestå av VIVO- och Favördetaljister samt Tempo- och EPA-varuhusens livsmedelsavdelningar. DAGAB kommer också att söka befästa och vidareutveckla sin ställning som ledande leverantör till storköksmarknaden samt att aktivt bearbeta andra marknadssegment, t ex servicehandeln som består av kiosker, tobaksaffärer osv.

Genom tillkomsten av DAGAB har det nu skapats mycket goda möjligheter för den del av marknaden som ligger utanför ICA och KF att befästa och stärka sin position. Man har fått en rikstäckande effektiv leverantör som genom sin inköpsstyrka och rationella varuhantering aktivt kommer att kunna konkurrera med ICA och KF. DAGAB innebär också en garanti för en fortsatt effektiv konkurrens inom livsmedelsområdet till gagn både för samhället och den svenske konsumenten. Optimismen beträffande företagets framtida tillväxt och lönsamhet är mycket stor och det finns goda skäl att tro att den nedåtgående kurvan för övriga handelns marknadsandel kommer att brytas och snart peka uppåt. Ännu återstår naturligtvis ett intensivt fortsatt uppbyggnadsarbete.



Axel Ax:son Johnson, ordf. i Saba



Thore Nydahl, VD i Saba

Bild 4



Saba har en väl förgrenad organisation över hela landet.

Japoriner och äpplen till Saba med "San Bruno"

En av de sista dagarna i januari kom Saléns kylfartyg "San Bruno" om 8.440 ton dödvikt till Göteborg med den största last av japanska äpplen och japoriner som någon gång fraktats till ett nordiskt land. Lasten bestod av 100.000 lådor japoriner och 25.000 lådor äpplen och mottagare var J.S. Saba Väst (Sanden-gruppen). Lasten skulle egentligen ha varit avsevärt större, men svåra stormar drog fram över odlingsområdena under lastningsperioden och förstörde stor del av skörden. Lasten kom i prima skick till Göteborg, varifrån den sändes vidare med bilar och järnväg till mottagare över hela Norden.

Japoriner är väl hittills ej så kända bland svenska konsumenter. Frukten är en variant av clementiner med söt och fyllig smak. Dess historia är lång. Den kommer egentligen från södra Kina, varifrån den fördes över till Japan av munkar för 500 år sedan.

I Japan kröns varje vår "Miss Cherry Blossom", ett evenemang som drar till sig lika stor uppmärksamhet i Japan som vilken misstävling som helst i Europa.



Och varje höst koras under samma övliga ceremonier "Miss Apple" och "Miss Apple Blossom". När "San Bruno" kom till Göteborg med sin stora fruktlast var dessa båda sköna damer på plats, omgivna av

ett uppbåd av mörklädda män från det fjärran öriket. På bilden ser vi de två skönhetsdrottningarna och befälhavaren på "San Bruno", kapten Göran Skantze, samlade omkring en låda härliga äpplen av märket Kokko.

Fraktmarknaden

Kyl

Årets två första månader har tyvärr präglats av en ganska låg aktivitet på kylmarknaden. Den främsta orsaken till detta synes vara den knappa tillgången på bananer i Ecuador och Centralamerika. Ecuador har drabbats av kraftiga översvämningar och Centralamerika har haft mycket låga temperaturer för årstiden. Tyvärr får vi räkna med att denna situation kommer att fortsätta under första halvåret 1975.

I tillägg till ovanstående kan också sägas att fruktskördarna, framför allt i Sydamerika, blivit kraftigt försenade, vilket har påverkat sysselsättningen av vår flotta.

Eftersom också torrlastmarknaden för närvarande är ganska svag, har resultatet påverkats negativt men vi har dock lyckats med att helt sysselsätta tonnage.

Det är ganska svårt att förutspå vad som kommer att hända under de närmaste månaderna, men många tecken tyder på att kylmarknaden för 1975 års högsäsong kommer att ligga något under motsvarande period 1974.

Vi har under perioden gjort ett avslut med Australian Meatboard för transport av fruset kött från Australien till Sovjet. Den totala kvantiteten kommer att uppgå till mellan 40/60.000 ton och vår del av transporten kommer förmodligen att ligga på ca 20.000 ton. Resterande kvantitet avses att transporteras av Blue Port och ryskt tonnage.

Den argentinska fruktexporten har nu kommit igång, men på grund av flaggdiskriminering har vi vissa svårigheter att delta i denna trafik. Vi försöker dock via statliga argentinska rederier att få till stånd någon form av samarbete.

Tank

Utvecklingen på tankmarknaden har under februari månad inte bjudit på några förbättringar och utanför arabländernas kuster ligger fortfarande tankers på omkring 6 milj. ton som väntar på laster. Av dessa fartyg är 20 över 150.000 ton och många av dessa har legat i flera månader.

VLCC-frakterna, som en tid legat stadigt på WS 17,5, började i slutet av februari att röra sig nedåt. En 265.000-tonnare tog en dellast på 240.000 ton PG/Europa till WS 13. 100.000-tonnare betalas till omkring WS 27 och 50.000-tonnare får WS 60/65.

Ett av våra tidsbefraktade fartyg, "Virginia Lily" (81.000), fraktades för en resa PG/Västindien för minimum 65.000 ton till WS 51. Samtliga frakter ovan är enligt 1975 års WS-skala.

Timecharter-marknaden har varit mycket tyst förutom Petrofina som tagit ett av Lorentzen från Sanko inchartrat fartyg om 83.000 tdw till US\$ 1.80 (WS 55) för en treårsperiod med leverans i mars.

Det upplagda tonnaget har avsevärt ökat och uppgår nu till 230 fartyg om 14 milj. ton, och man väntar sig att denna siffra skall höjas ytterligare. Av det kombinerade tonnaget är nu cirka 40 % eller 18 milj. ton sysselsatt i oljefart och i spannmålsmarknaden är fortfarande cirka 90 tankfartyg om 3 milj. ton sysselsatta.

Torrlast

Fraktmarknaden är fortfarande dålig och snarast något sämre än när föregående rapport skrevs. Några tecken till en generell förbättring kan inte skönjas. En viss uppgång kan dock märkas för medelstort tonnage öppet i mars för laster från USA. Vidare har spannmålsmarknaden från River Plate blivit något livligare för aprilpositioner.

Läget för tonnage av Panmax-storlek och större har ytterligare försvagats, inte minst beroende på sämre djupgående Mississippi, och man torde kunna räkna med att detta tonnage mer och mer lägger upp.

Sysselsättningen för våra bulkcarriers över 20.000 ton är för närvarande besvärlig med svag lönsamhet, medan läget för 15.000-tonnarna är betydligt bättre.

Svedel Line har ganska god lasttillgång och resultatet är tillfredsställande.

Från Tor Line-broschyr

För några veckor sedan släppte Tor Line ut en ny broschyr, som vållat och fortfarande vållar rabalder. Broschyren heter "Tut, tut sa nya båten", är på 100 sidor och inte lik någonting som tidigare gjorts i resebroschyrväg. Den är fräck, från och respektlös. Men framför allt är den synnerligen informativ.



Tor Line-broschyren har utarbetats av Arbman i Göteborg.

Person-nytt



Vice VD i Tor Line Magnus Bergelin har utnämnts till belgisk konsul i Göteborg.

Den 15 mars övergick Ove Englund från Salénrederierna AB till Rederi AB Salénia såsom tekniskt ansvarig för borrhullningsprojektet och andra projekt inom energiområdet.

Från samma tidpunkt övergick Göran Hammarberg från Salénrederierna AB:s tekniska avdelning till tankrederiet såsom biträdande driftschef.

Broschyren har alltså skapat en del rabalder, men den har dessbättre framför allt åstadkommit en enorm efterfrågan.

Många tidningar och tidskrifter har givit den smickrande omdömen och den första upplagan om 250.000 exemplar går åt som smör i solsken.

Broschyren kan rekvideras från Tor Lines egna kontor och finns på alla etablerade resebyråer.

Pastor Jansson sköter Tor Lines bokningar

Tor Line har skaffat sig en speciell datoranläggning för att klara sina svällande passagerarbokningar. Inför datorpremiären hade en tävling om ett lämpligt namn på anläggningen utlysts bland Tor Lines personal. Drygt 40 svar kom in, av vilka juryn slutligen valde ett förslag från Lasse Wärnlöv, som tyckte att anläggningen skulle heta "Pastor Jansson". I sin motivering hänvisar förslagsställaren till en av Hasse Alfredssons berömda monologer, i vilken pastor Jansson skötte om såväl kommunikationerna som bokföringen inom församlingen, saknade bestämda åsikter om någonting och gjorde som han blev tillsagd. Vid sidan därav ingår både Pas för Tor Lines passagerare och Tor i namnet.

Motionera- overaller att vinna

I syfte att förbättra den fysiska konditionen hos de ombordvarande har sjöpersonals utbildningssektion dragit igång en motionstävling, som skall pågå under hela 1975. Särskilda inbjudningar att delta i tävlingen har sänts till alla Saléns fartyg, varför vi här endast i stora drag redogör för uppläggnen.

För varje slag av motion, dock högst två grenar per dag, får den påmönstrade en motionspoäng. Alla som uppnår minst 120 poäng under de sex bästa månaderna av året erhåller som pris en av rederiets populära träningsoveraller. Bästa fartyg och bästa individuella prestation kommer att uppmärksammas på speciellt sätt. Vid tävling i friidrott, d.v.s. sådan tävling som ingår i Nordiska landskampen i friidrott, räknas en poäng i varje gren. Eftersom grenarna är fem till antalet, nämligen

längd, höjd, kula, löpning och stafett, ger det alltså deltagaren fem poäng.

Lagidrott, t.ex. fotboll, volleyboll, bordtennis och simning, ger också fina poängutdelningar.

Men tänk på att till en början ta det lugnt i ditt motionerande. Öka takten gradvis och motionera aldrig med feber i kroppen, det kan skada dig. Regelbunden motion minst en gång i veckan under 30–60 minuter, så att du svettas ordentligt, ger god kondition. Det försäkras paret Gustafsson/Wänn på utbildningsavdelningen. Så rekommenderas alla att ta en titt i pärmen "Motion ombord", där det mesta om olika sätt att förbättra spänsten står.

Alla kostnader som uppstår i samband med motionstävlingen betalas av Salénrederiernas Personalstiftelse.



På många av Saléns fartyg finns goda möjligheter till fysisk träning.

Något för tomatodlare

Götaverken Byggaluminium med fabriker i Virserum tillverkar och säljer bl.a. växthus av en mindre typ, som blivit något av en säljsuccé. Hur växthuset ser ut framgår av bilden. Det är gjort av oeloxerad aluminium och glas och kan monteras av vem som helst på en enkel sockel av trä. En uppsättning hyllkonsoller ingår och det är lätt att ansluta värme till växthuset, om man vill utnyttja det även vintertid. Växthuset är 1,8 meter brett och finns i tre längder: 2, 2,5 och 3 meter.

Skriv till Götaverken Byggaluminium, Virserum, eller ring 0495/311 00, så får du reda på nettopriset för salénare, frakt etc.



I fädrens spår

I fädrens spår mellan Sälen och Mora (86 km) första söndagen i mars återfanns i år fem salénare, vilka samtliga klarade sig i mål med bravur. Mest framgångsrik var Birger Simonsson, som i det goda föret slog nytt personligt rekord med tiden 7 timmar 22 min. 44 sek. Med den tiden kom han i mål som 3610:e man. Övriga salénare fick följande tider och placeringar:

4043 Lars Spongberg	7.36.35
4734 Mats Jansson	8.02.22
6887 Stig Svensson	9.22.57
7744 Valter Axelsson	9.50.52

Skidsektionen hoppas att fler salénare ställer upp i nästa års Vasalopp. Ett par träningsläger är planerade att hållas i januari och februari någonstans där det är gott om snö. Det bör ge även ombordanställda en god chans att klara det krävande långloppet. Du som funderar på att ställa upp, ta kontakt med Birger Simonsson på Sjöpersonalavdelningen i god tid före årsskiftet.

Fartyg från Sölvesborg på engelskt frimärke

R/S "Shackleton" är säkert ett av få – kanske det enda – svenskbyggda fartyg som fått äran att pryda ett engelskt frimärke. R/S står för Research Ship (forskningsfartyg) och forskning har hon varit delaktig i under många år i bl a arktiska farvattnen.



"Shackleton" byggdes 1955 på Sölvesborgs Varv för en norsk redare och fick då namnet "Arendal". Sedermera köptes hon av en engelsk organisation för att användas som forskningsfartyg och byggdes då om en del.

Salén-Nytt

Box 14018
S-104 40 Stockholm 14
Tel. 08/63 55 60
Ansv. utg.: Sven H. Salén
Red.: Gösta Ekeström